



*В 1910 году журнал «Железнодорожное дело» подробно изложил ход дискуссии, возникшей в городской думе Санкт-Петербурга, вокруг доклада комиссии МПС, предложившей проект комплексного развития рельсового транспорта города. Используя более современные термины, затрагивались различные аспекты, и ныне представляющие интерес при подобных обсуждениях: влияние проекта на градостроительную политику и загруженность центра города, использование государственно-частного партнёрства, мобильность населения, комплексное развитие пригородного и городского сообщения, возможности использования железнодорожных линий для внутригородских поездок и соответствующая тарифная политика, перспективы строительства метрополитена.*

**Ключевые слова:** городской транспорт, городские и пригородные железнодорожные линии, мобильность, Санкт-Петербург.

Редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

## Об улучшении условий пассажирского движения по железным дорогам Петербургского узла пригородным и городским

В «Петербургском Листке» от 6 мая с.г. напечатано следующее не лишённое интереса, по его характерности, известие:

Вчера, 5-го мая, в затемнённом Николаевском зале г. Табурно читал общему присутствию управы доклад о своём проекте устройства пригородных трамваев с беспересадочным сообщением через городские пути.

На этом докладе присутствовали городской голова И. И. Глазунов, его товарищи, члены управы, многие гласные, представители Министерства путей сообщения и председатель по этому предмету правительственной комиссии инж. Горчаков.

Доклад свой г. Табурно сопровождал световыми картинками на экране и сообщал, что все работы обойдутся около пятидесяти четырёх миллионов рублей.

Докладчик весьма подробно излагал детали проекта вплоть до типа рельсов, крестовин и т.п.

Г. Табурно доложил собранию о предполагаемых маршрутах и лишь вскользь упомянул, что город получит вознаграждение за движение по его территории.

Хотя дебатов по докладу и не было, но слушатели, выйдя в соседний Алексан-

дровский зал, как бы разбились на две партии.

Одни, например, гласный Н. Н. Перцов, доказывали, что рано или поздно такая именно дорога должна быть устроена, что она разрешит квартирный кризис центральных частей города, заселит городские окраины, подымет доходность недвижимых имуществ этих окраин и, следовательно, поднимет общегородской оценочный сбор с недвижимых имуществ.

Эта группа гласных ссылалась на пример Берлина, при подобном типе дорог движение по городским трамваям возросло в восемь с половиной раз лишь за двадцать пять лет.

Противники возражали на это, что за двадцать пять лет население Берлина более чем удвоилось.

К тому же и помимо пригородных трамваев было множество причин, увеличивших берлинское трамвайное движение.

Самое главное в этих случаях — это обилие городских трамвайных путей.

И если бы у нас были трамваи второй и третьей очереди, то движение по первой очереди тоже увеличилось в четыре раза.

В общем, надо сознаться, отношение гласных к проекту г. Табурно было довольно-таки кислое.

— Несомненно, что пригородный трамвай, соединённый с городскими путями, принесёт пользу, но вопрос — кому?



Скорее всего, самому г. Табурно, и тем, кто будет этот трамвай строить, но ни в каком случае не городу.

Перегрузка узких улиц и сейчас уже очень велика.

А если эту перегрузку движения увеличить ещё и транзитным движением через город, то добра ждать от этого нельзя.

«Маленькая Дума» решила по получении из Министерства путей сообщения официального проекта, не совпадающего с видами и намерениями г. Табурно, разослать этот официальный проект всем гласным и поставить вопрос на повестку Думы, не высказывая никакого личного заключения, а предоставляя Думе поступить, как ей заблагорассудится.

*От Редакции.* Сообщение это доставлено нам случайно, — и в других газетах, вероятно, было помещено нечто подобное. Как написанное спешно, оно не отличается точностью. Так, например, в 1-м и 3-м абзацах сказано, что г. Табурно докладывал «свой» проект, тогда как он докладывал не свой проект, а проект, составленный Комиссией, председатель которой назван во 2-м абзаце; с технической же стороны проекта он даже не докладывал: доложили о ней бывшие членами той же Комиссии инженеры Белаго и Рудницкий. Что же касается вопроса — кому этот проект принёс бы пользу, что и составляло предмет доклада, прочитанного самим инженером Табурно, то об этом читатель узнаёт подробно из нижеследующего изложения сего доклада, которому, однако, предпосылаем ст. г-на Городского, напечатанную осенью прошлого года. Она представляется нам одной из наиболее обдуманных газетных статей по данному вопросу.

В заключение приводим из прибавления № 5 к «Известиям Собрания инженеров путей сообщения» за № 26 от 8 мая с.г., что «Министерство Путей Сообщения вносит на предварительное рассмотрение Совета Министров вопрос о разрешении произвести изыскания и составление проекта электрификации пригородных участков Северо-Западных железных дорог, с устройством центральной электрической станции на р. Волхове, а равно подвергнуть опытному обследованию вопрос о наилучшем способе устройства линии передачи высокого напряжения в текущем 1910 г. и об открытии на этот предмет особого кредита в сумме 125 т.р., с отнесением расходов на общие остатки по смете Министерства Путей Сообщения 1910 г., а в слу-

чае их недостаточности — на остатки по общей росписи доходов и расходов на тот же год».

Вероятно, сотрудник «Петербургского Листка» имеет в виду этот проект, называя его в последнем абзаце своей заметки не совпадающим с видами и намерениями г. Табурно, в действительности же упомянутой Комиссии. Но этот проект затронет интересы города лишь в незначительной степени, и едва ли Городская Дума найдёт что-либо сказать против него.

# **I. Статья г. Городского под заглавием «Петербургский метрополитен»**

**Правительство опять вернулось к тому, отчего лет семь—восемь назад отказалось к метрополитену.**

Тогда автором проекта и инициатором выступил инженер г. Балинский. Министерство Финансов, во главе с гр. С. Ю. Витте, горячо поддерживало идею метрополитена. Сочувственно относились в особой комиссии по устройству этого городского железнодорожного предприятия и представители других министерств.

Но у проекта метрополитена было два сильных противника; петербургское городское общественное управление и всесильный тогда министр внутренних дел г. Плеве.

В результате противники метрополитена одержали верх над благоприятным для этого предприятия течением: проект был отклонён...

И вот теперь, уже по инициативе правительственных инстанций, разработан новый проект, первообразом для которого, несомненно, послужил труд г. Балинского.

И опять в числе противников мы видим петербургское городское управление.

Точка зрения других заинтересованных сторон ещё не обозначилась.

Город выдвигает те же, что и раньше аргументы, тот же арсенал доводов против метрополитена.

Но больше всего наша дума обижена тем, что Министерство путей сообщения, из недр которого вышел проект, не считалось с городом, как с общественной властью, распоряжающейся на правах хозяина на территории столицы.

Нельзя не согласиться, что и при разрешении задач государственной пользы и важности, всё-таки, если эти задачи нарушают или затрагивают интересы городского управления, нельзя было игнорировать город.

Правда, комиссия действительного статского советника Горчакова приглашала к участию в заседаниях представителей города. Они участвовали на одном из заседаний и высказались против проекта метрополитена.

Тут, в сущности, была двоякая ошибка: в таких серьёзных делах надо, чтобы в комиссии имелся, снабжённый соответствующими директивами, депутат от Думы, а не члены городской управы, высказывавшиеся от своего имени. Точка же зрения Думы на создание в Петербурге метрополитена до сих пор остаётся неизвестною. Скажем больше: Дума даже не знает сущности проекта, его основных частей и целей.

В её распоряжении имеются только частные сведения: дорога будет устроена с применением электрической тяги; пройдёт через центр столицы — Литовскую улицу по эстакаде, пересечёт Невский проспект, выйдет на Неву, здесь перекинется через специальный мост на Выборгскую сторону, соединится с Финляндской дорогой и товарной станцией Приморской дороги и т.д.

Цель метрополитена — объединить собою все вокзалы и содействовать правильному расселению и разрежению столичного населения привлечением его к окраинам и дачным посёлкам, находящимся на линиях железных дорог.

Вот всё то, что известно насчёт метрополитена в городском управлении.

Даже при таких отрывочных сведениях, идее нового железнодорожного предприятия нельзя не сочувствовать. Если Дума высказывается и выскажется ещё с большей твёрдостью против метрополитена, то исключительно в силу того, что в её составе преобладают домовладельцы. Проектируемая дорога, охватывая широким полукольцом столицу, нанесёт известный ущерб центральному домовладению. Петербургский трамвай построен с таким расчётом, что не мог и не может освободить население от тесноты и скученности жизни. Он обслуживает артерии и местности, в которых ключом кипит городская жизнь и мало отвлекает население в малозастроенные и здоровые районы. Следовательно, проект метрополитена, выработанный правительством, вполне отвечает интересам беднейшего населения, страдающего от дороговизны квартир, загрязнённости воздуха и почвы. Что городская касса может пострадать от конкуренции метрополитена

с трамваями — это совершенно особый вопрос. Надо думать, что правительство сумеет компенсировать протори и убыток города.

Выступать же со всякими орудиями противодействия несомненно полезно предприятию — городу непростительно. Он отлично знает, что сам он никогда не решится на затраты в 40 млн для создания этого железнодорожного полукольца, вносящего столько ценных благ в уклад городской жизни, никогда даже не приблизится к этой идее.

Вся его задача в этом вопросе, нам кажется, должна свестись к тому, чтобы извлечь из этого предприятия наибольшие материальные выгоды. В этом отношении его, вероятно, поддержит и Государственная Дума, которая должна санкционировать кредиты на метрополитен.

*«С.-Петербургские Ведомости» от 1 ноября 1909 года № 245.*

*От Редакции.* И эта статья нуждается в некоторых разъяснениях. Во-первых, проект Комиссии, доложенный 5-го мая, в техническом отношении имеет очень мало общего с проектом инженера Балинского. Во-вторых, для комиссии, разрабатывавшей проект, отзыв всей Городской Думы вовсе не был нужен. Комиссии надо было узнать, не составляет Петербургское Городское Управление в данный момент какого-либо благоприятного исключения во взглядах на целесообразность и выгодность подобных сооружений, и два члена Городской Управы, участвующие в заседании Комиссии и высказавшиеся против проекта, оказались достаточно компетентными. В-третьих, председатель Комиссии, по своим прежним отношениям к Московской Окружной дороге, давно ознакомлен с этими взглядами и был невыразимо удивлён и обрадован, если бы СПб. Городская Дума не разделила заявлений означенных членов Городской Управы. В-четвёртых, из других заинтересованных сторон высказались против проекта представители военного ведомства и, нужно отдать им полную справедливость, ими сделано всё, для них возможное, чтобы уронить проект, отстаивая постройку ныне сооружаемой Заохтенской линии. Будущее, конечно, покажет, во что обошлось стране и населению Петербурга это настояние представителей военного ведомства. В сущности же они освободили проект от ненужных придатков, введённых ради общей экономии, но удорожавших самый проект.



## II. Интересы города Петербурга в составленном Комиссией Министерства Путей Сообщения проекте улучшения условий пригородного пассажирского движения по дорогам Петербургского железнодорожного узла

Доложено членом названной Комиссии П. Табурно Городской Думе малого состава 5 мая 1910 года после доклада другими лицами технической части проекта.

Позвольте мне, милостивые государи, дополнить некоторыми данными и соображениями общего характера только что изложенную техническую часть проекта.

Комиссия, образованная Министерством Путей Сообщения, которая разрабатывала этот проект, имела задачей разрешить вопрос о перевозке пассажиров в пригородном передвижении на железнодорожных линиях, примыкающих к Петербургу. Для этих железных дорог вопрос этот стал острым: переполнение поездов громадное, пригородное движение растёт более чем на 7 % в год, так что в какой-нибудь десяток лет оно почти что удваивается. Если в настоящее время это пригородное движение находится в ненормальных условиях, и если не принять коренных мер для его улучшения, то в сравнительно короткий срок железной дороги Петербургского узла окажутся в совершенно безвыходном положении. Через каких-нибудь 5–10 лет существующее движение сильно возрастет, а ведь 5-летний срок — это такой срок, к которому только и возможно будет осуществить те меры, которые ближайшим образом в состоянии упорядочить и привести в надлежащий вид пригородное движение. Поэтому естественно, что Министерство путей сообщения теперь уже заботится о составлении рационального плана соответственных мероприятий. Комиссия, разрабатывавшая трактуемый проект разрешения задачи удовлетворения пригородного движения из Петербурга и в Петербург, само собою разумеется, должна была затронуть и интересы городские как самого населения, так и городского хозяйства, потому что, в сущности, разрешаемый ею вопрос касается почти исключительно городских обывателей. Но независимо от того, что, разрешая наметенный вопрос, в силу технических условий необходимо было коснуться городских интересов, правительство, как верховному распорядителю над всем государством, не могут быть чужды и интересы больших

городских центров, тем паче столицы Империи, в отношении как экономических, так и гигиеничных условий жизни населения.

Вряд ли кто станет оспаривать, что жители русской столицы, вследствие неблагоприятных, главным образом климатических, и, отчасти, гигиеничных условий, нуждаются больше, чем жители какого-бы то ни было не только европейского, но и русского города, в проживании в течение некоторого времени года в более благоприятных условиях. Между тем жители Петербурга пользуются дачной жизнью в весьма ограниченном количестве. Судя по статистике перевозки пассажиров в пригородном движении, менее чем 10 % жителей Петербурга имеют возможность пользоваться в течение 3–4 летних месяцев дачной жизнью. Такой процент весьма низок, и не только правительство, но главным образом самоуправление должно было бы изыскивать всякие меры, способствующие распространению дачной жизни, даже если эти меры требовали некоторых жертв со стороны городского казначейства, так как эти прямые жертвы косвенным образом окупались бы тем улучшением здоровья и подкреплением организма если не всего, то части населения, которые достигаются пребыванием в течение нескольких месяцев на свежем и здоровом воздухе. Главным препятствием к развитию дачной жизни следует считать неудобства передвижения, ибо не один, не два и не три раза в месяц дачнику нужно приезжать в Петербург и уезжать из Петербурга, а ежедневно. Каждые лишние полчаса, употреблённые на передвижение, стоят весьма дорого среднему- и малоимущему классу населения. Только богатым людям доступна роскошь не считаться с потерей времени; чем беднее человек, тем дороже ему каждая минута, и вот поэтому главным условием следует считать быстроту передвижения и минимальную потерю времени в ожидании перевозки. И то, и другое в существующих средствах пригородного передвижения является далеко не удовлетворительным. Проект, выработанный Комиссией, о котором идёт здесь речь, следует считать наиболее удовлетворяющим этим двум условиям — быстроте передвижения и максимальной густоте отправляемых и прибывающих перевозочных единиц.

Комиссия, выработавшая доложенный вам здесь проект, пришла к заключению, что единственным способом правильного



функционирования с технической стороны эксплуатационных условий является не только переход пригородных железных дорог на электрическую тягу, придающую движению максимальную гибкость, но и сооружение одной, а впоследствии двух, трёх линий, пересекающих город и проектированных таким образом, чтобы они составляли непрерывное кольцо, по которому двигались бы поезда без всяких манёвров.

При осуществлении намеченного Комиссией проекта, как то явствует из подробных подсчётов, ныне убыточное для казённых железных дорог пригородное движение может стать доходным не только без увеличения перевозочной платы, но даже с уменьшением её. Таким образом, осуществление этого проекта сулит городским обывателям улучшение средств передвижения для дачной жизни, а, следовательно, и развитие её, а с другой — государственному казначейству материальные выгоды. Отсюда вывод: и правительство в качестве оберегателя государственного добра, и общественное управление, пекущееся об интересах и удобствах городского населения, должны сойтись на этом пути и совместно способствовать осуществлению целесообразных в данном вопросе мероприятий.

Из сказанного можно вывести заключение, что осуществление проекта Комиссии, предлагающего с одной стороны электрификацию пригородных железных дорог, а с другой — проникновение их внутрь города, является делом не только целесообразным, но и необходимым в интересах как железных дорог, так и городского населения, и этот вывод вряд ли может быть оспариваем.

Предложение Комиссии о проникновении железных дорог в город является, по моему мнению, не чем-либо новым, а лишь разумным применением осуществлённых мер в крупных населённых центрах Америки и Европы, находившихся в таких же условиях относительно передвижения, в каких ныне находится Петербург. Для освещения вопроса интересно будет проследить, какие обсуждения предшествовали осуществлению этих мер в европейских и американских крупных центрах и какие получились результаты после осуществления их. Из крупных центров Европы ближе к нашим условиям подойдут города Берлин и Вена. В сферах общественных городских управлений этих городов опасались, что

проникновение железных дорог в город нанесёт существенный ущерб не только городскому хозяйству, но и городскому частному имуществу. Говорилось, что железные дороги, проложенные через город, не ограничиваясь удовлетворением пригородного передвижения, без сомнения, будут выполнять попутно и чисто городское передвижение и отвлекут от городских трамваев известное число пассажиров, отчего уменьшится доход городских перевозочных предприятий. С другой стороны, опасались, что удобства передвижения, способствуя расселению жителей столицы в пригороды, понизят цены на квартиры, а от этого пострадают не только домовладельцы, но и городское казначейство, которое обладает недвижимые имущества пропорционально доходности.

Вот что на эти опасения отвечает статистика г. Берлина. В 1885 году в начале открытия городской окружной жел. дороги было перевезено:

Окружной городской ж.д. — 15,2 млн пассажиров,

Трамваями — 85,5

Омнибусами — 16,1

Всего — 116,8

В 1902 году по городской окружной железной дороге было перевезено уже — 91,7 млн пассажиров.

Трамваями 3 — 62,6

Омнибусами — 78,7

Всего — 533,0

т.е. в течение 17 лет число трамвайных пассажиров увеличилось на — 277 миллионов, а в 1907 году было перевезено:

Окружной городской ж.д. — 148,9 млн пассажиров

Трамваями — 504,8

Омнибусами — 140,6

Всего — 794,3

т.е. за пять лет число трамвайных пассажиров увеличилось на 142,2 млн. Эти данные с очевидностью доказывают, что сооружение в Берлине окружной городской железной дороги не только не отвлекло от трамваев пассажиров, а наоборот, оно способствовало увеличению числа и трамвайных перевозок, и омнибусных, и вообще возрастанию всего передвижения по городу, ибо в Берлине в 1885 году на одного жителя падало 82 поездки, а в 1907 году 265 поездок. Такой сильный рост как трамвайного, так и омнибусного передвижения следует приписать, главным образом, осуществлению окружной городской линии, которая дала возможность избежать скученности



заселения центральных частей города и перенести часть обывателей на окраины города. Поезда окружной и городской железной дороги являются собирательным аппаратом с отдалённых частей города, доставляя массу населения в центральные части его, откуда она уже по трамваям и в омнибусах направляется по местам работы или торговли. Если, может быть, городская окружная железная дорога отвлекает некоторую часть пассажиров, то только исключительно едущих на далёкие расстояния. На близкие расстояния она не может отвлекать пассажиров, хотя бы по чисто тарифной причине, ибо на маленькие расстояния тариф городских железных дорог гораздо выше трамвайного. Но зато она увеличивает число трамвайных пассажиров на близкие расстояния, каковы пассажиры для трамвайного хозяйства более выгодны.

В Вене в 1895 году не было городских железных дорог, а на трамваях перевозилось 70,5 млн пассажиров; в 1902 году городские железные дороги перевезли 33,8 млн пассажиров, а трамваи 145 млн пассажиров, омнибусы 17,8 млн пассажиров. В 1907 году городские железные дороги перевезли то же количество пассажиров, что и в 1902 году, трамваи же перевезли 216,9 млн пассажиров, а движение омнибусов упало до 13,9 млн пассажиров; таким образом число трамвайных пассажиров за 12 лет увеличилось на 146,4 миллион. И здесь мы замечаем ту же картину, что и в Берлине: сооружение городской линии способствовало развитию трамвайного движения, а отнюдь не сокращению его. Я мог бы привести аналогичные данные и по многим другим городам, но ограничусь данными Вены и Берлина, как городов, более близких по условиям, а также и по количеству их населения к Петербургу, как равно и по процентному росту населения (в Вене в 1907 году было около 2 млн жителей, рост около 4 % в год; в Берлине около 3 млн и рост около 5 % в год).

Что касается второго опасения — о том, что городские дороги, способствуя расселению городских жителей в пригороды, явятся причиной падежа цен на городские частные недвижимые имущества, то я думаю, что не стоило бы на этом и останавливаться, ибо вряд ли можно согласиться с таким положением, которое жертвовало бы интересами массы населения в пользу богатого меньшинства, живущего за счёт

этой массы. Я не думаю, чтобы кто-либо из вас здесь присоединился к голосу *тех* граждан Вены и Берлина, которые там противодействовали осуществлению городских железных дорог из опасения, что наёмная плата за квартиры упадёт. Вам, понятно, желательно освещение этой части вопроса, поскольку он относится к возможности уменьшения дохода городского казначейства якобы от падения стоимости городских частных недвижимых имуществ. Ни в Берлине, ни в Вене с момента сооружения городских железных дорог, цены на квартиры в центральных частях городе благодаря расселению на окраины не упали, на окраинах же городов, наоборот, сильно увеличились, дали большой прирост обложения городских недвижимых имуществ. Может быть, цены на помещения в центральных частях перестали подниматься с той поразительной быстротой, с какой они поднимались ранее. Здесь в квартирном вопросе наступили нормальные условия, и рост квартирного найма пошёл по кривой общего роста вообще стоимости жизни. Если обратимся к бюджетам городских управлений этих двух городов после сооружения городских железных дорог, то в бюджетах мы не усмотрим падения, а наоборот — заметим более быстрый рост доходов. Городской бюджет зиждется на благосостоянии массы населения. Если эта масса экономит на квартирной плате, то эту экономию она употребит на что-либо другое, улучшающее жизнь, и доля этих добавочных расходов попадает тем или иным путём в городское казначейство не в меньшей пропорции, чем налог с недвижимых имуществ.

Возвращаясь к проекту, о котором сегодня здесь докладывается, нужно сопоставить те условия, которые создадутся в городском передвижении в случае проникновения пригородных дорог в город, с существующими в настоящее время средствами городского передвижения.

Вряд ли можно признать, что существующие культурные средства передвижения, т.е. трамваи в городе в состоянии в полной мере удовлетворить нужды городского передвижения. Мы видим, что в интенсивные часы передвижения — утром, когда открываются служебные и торговые учреждения, и вечером, когда они закрываются, трамваи переполняются до недопустимых размеров, и пассажирам подолгу приходится ждать на остановочных пунк-

тах очереди; мы видим, что население Петербурга, благодаря невозможности пользоваться трамваями вследствие их недостаточности, принуждено пользоваться дорогим извозчицким передвижением. Городское управление в настоящее время озабочено изысканием средств к разгрузке центральных трамвайных линий, ибо перегрузка их, кроме всего прочего, наносит вред и самому трамвайному хозяйству. Ограничиться теми линиями, которые уже сооружены, нельзя, — необходимо продолжить осуществление всей сети; сооружённые линии составляют меньшую часть этой сети городских трамваев. Если в настоящее время существует такая перегрузка, то какова она будет, когда начнут действовать линии, скажем, второй очереди. Ведь эти новые линии усилят прилив пассажиров к центральным линиям, ибо главное движение направляется к центральной части города, где расположены правительственные, общественные и торговые учреждения. Положение может стать критическим, и мне кажется, что не следует приступать к сооружению трамваев последующих очередей прежде, чем будут изысканы средства к разгрузке существующих линий.

При таком положении перевозочных городских средств, мне кажется, не может быть места вопросу об отвлечении пассажиров проектируемыми городскими линиями от городских трамваев; если бы такое отвлечение могло иметь место, то этому следовало только радоваться.

Другое дело — вопрос об участии города в осуществлении намеченных Комиссией городских линий.

Комиссия, выработавшая проект, в целях обеспечения единства хозяйства эксплуатации, полагала осуществление всего проекта казною, которой принадлежат, за малым исключением, почти все линии, прилегающие к Петербургу. Правда, и в Берлине, и в Вене, и даже в Париже дороги проектированного типа осуществлены казною. Лично я с этим мнением Комиссии расхожусь, но в Комиссии этот вопрос весьма мало и дебатировался. Я думаю, что в вопросе о проведении через город железных дорог, хотя бы даже с преобладающей целью урегулировать пригородное движение, раз эти дороги выполняют функции и чисто городского передвижения, никоим образом нельзя игнорировать права города на эксплуатацию перевозочных средств. Ограничить проектируемые дороги функцией передвижения

только пригородных пассажиров фактически невозможно, да и неразумно было бы лишать городское население удобного передвижения. На устройство линии для городского передвижения преимущественные права принадлежат городу, и городу принадлежит инициатива осуществления городских линий, путём ли выполнения их на свои средства, или же отдачей их в концессионное пользование, причём в таком случае концессия должна быть городская, а не правительственная, и право выкупа должно принадлежать городу так же, как и право безвозмездного перехода дороги к городу по окончании концессионного срока. Что же касается совместного движения городских линий с участками пригородных железных дорог, то в этом отношении буквально нет никаких технических препятствий: поезда пригородных железных дорог, без всяких бумажных или иных манипуляций, могут проникать на городские железные дороги и двигаться по ним. Дело заключается лишь в учёте чисто хозяйственного характера, весьма легко осуществимом.

Таким образом мы пришли не к отрицанию целесообразности осуществления городских линий, а к вопросу о способах их осуществления.

По подсчётам Комиссии, эксплуатация проектируемых городских дорог является выгодным предприятием. Но при обширности городского хозяйства вряд ли такие линии могут быть успешно эксплуатируемы самим городом. Правильнее было бы построить такие линии на городские средства и передать их на выгодных условиях в эксплуатацию частным обществам.

Но если, по той, или иной, причине или соображению, город стал бы мешать с осуществлением потребных городских линий большой скорости, то нельзя будет пенять на правительство, если оно предпримет само их осуществление, несмотря на преимущественные права города: ведь речь идёт не только об урегулировании движения на железных дорогах, примыкающих к столице, но и о мерах, без которых в недалёком будущем железные дороги не окажутся в состоянии вовсе выполнять возрастающее движение. Правительство не может и не должно ставить безопасность движения и интересы государства и городских жителей в зависимость от посторонних соображений.

*(Железнодорожное дело. — 1910. — № 28. — С. 151–155) ●*

